Arabian Humanities
Revue internationale d'archéologie et de sciences sociales sur la péninsule Arabique/International Journal of Archaeology and Social Sciences in the Arabian Peninsula

6 | 2016
Circulations dans la péninsule Arabique pendant la Première Guerre mondiale

Repenser la périphérie : Ma'ān, carrefour du sud du *Bilād al-Shām* au tournant de la Première Guerre mondiale

Rethinking the Notion of Periphery: Ma'ān as a Crossroads of Southern Bilād al-Shām *at the Turn of the First World War*

Norig Neveu

Édition électronique
URL : https://journals.openedition.org/cy/3038
DOI : 10.4000/cy.3038
ISSN : 2308-6122

Éditeur
CEFREPA

Ce document vous est offert par Aix-Marseille Université (AMU)

Référence électronique
Norig Neveu, « Repenser la périphérie : Ma'ān, carrefour du sud du *Bilād al-Shām* au tournant de la Première Guerre mondiale », *Arabian Humanities* [En ligne], 6 | 2016, mis en ligne le 18 septembre 2017, consulté le 31 mai 2021. URL : http://journals.openedition.org/cy/3038 ; DOI : https://doi.org/10.4000/cy.3038

Ce document a été généré automatiquement le 31 mai 2021.

Ce document est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Partage dans les Mêmes Conditions 4.0 International.

Repenser la périphérie : Ma‘ān, carrefour du sud du *Bilād al-Shām* au tournant de la Première Guerre mondiale

Rethinking the Notion of Periphery: Ma‘ān as a Crossroads of Southern Bilād al-Shām *at the Turn of the First World War*

Norig Neveu

1 Dans l'historiographie portant sur les territoires qui constituent aujourd'hui la Jordanie contemporaine, l'époque des *Tanzimat* (réformes) est présentée comme une période de réinvestissement par l'administration ottomane d'espaces frontaliers ou marginaux[1]. Une frontière symbolique, celle du Wādī Mujīb, affluent de la mer Morte situé entre Madaba et Karak, est utilisée afin de distinguer les degrés d'intégration au système ottoman. L'espace situé au sud de cette limite est considéré comme un territoire périphérique, partiellement intégré jusqu'au début du XXe siècle et largement régi par le système politique tribal local. Dans les productions historiographiques, la région allant de Karak au sud de Ma‘ān est décrite comme une périphérie frontalière de l'empire, entre le sud du *Bilād al-Shām* et le nord de la péninsule Arabique[2].

2 Le réinvestissement ottoman se manifesta principalement par l'intermédiaire de deux réformes : le nouveau code foncier en 1858 et la loi sur les *vilayet*-s de 1867[3]. L'objectif du code foncier était d'optimiser les revenus de l'impôt par la mise en place d'un cadastre détaillé sur des parcelles qui, souvent, n'étaient plus enregistrées depuis de nombreuses années. La commission chargée de dresser un cadastre quasi exhaustif de ces territoires commença par prospecter dans la région de ‘Ajlūn. L'instauration de ce cadastre encouragea l'avènement de la propriété privée, et l'accès à une indépendance nouvelle des tribus villageoises[4] par rapport aux bédouins. De nombreux villages voués à l'agriculture apparurent à la fin du XIXe siècle, notamment entre Amman et Karak[5]. La région de ‘Ajlūn, située plus au nord, connut à cette époque une augmentation

significative de sa production[6]. La loi sur les *vilayet*-s établissait une nouvelle hiérarchie administrative qui avait pour unité standard le *qaḍā',* ou district. Elle entraina une augmentation du nombre de fonctionnaires ottomans sur les territoires soumis à ce nouveau maillage.

3 À partir du cas de la ville de Ma'ān à l'époque de la Première Guerre mondiale, le présent article discute la notion de périphérie en contexte ottoman. L'objectif est de montrer que Ma‘ān et sa région étaient déjà des territoires profondément intégrés à l'Empire ottoman avant le développement des réformes dans le sud de la Transjordanie, à partir de la fin du XIXe siècle. La ville et ses alentours occupaient une situation de carrefour régional de premier ordre, que les Ottomans surent renforcer et exploiter à partir de la seconde moitié du XIXe siècle, notamment par le développement des moyens de communication qui la reliaient à différentes régions de l'empire. C'est cette situation nodale pour les autorités ottomanes et les tribus locales qui fit de Ma‘ān un bastion majeur au cours de la Première Guerre mondiale. Le cas de Ma‘ān permet, sans reprendre la chronologie politique occidentale et sans téléologie, de voir comment lors de ce conflit ont mûri des dynamiques antérieures, impulsées dès la période des réformes.

4 Le rôle de Ma‘ān en tant que bastion ottoman au cours de la Première Guerre mondiale est relativement méconnu, pour plusieurs raisons. La première tient à la faiblesse des recherches historiques portant sur cette période. La seconde au développement d'un récit mythifié sur la Révolte arabe depuis la création de l'Émirat de Jordanie en 1921, avec à sa tête ‘Abd Allāh, fils du chérif Ḥusayn de La Mecque. Ce récit met en avant le ralliement spontané des populations du Moyen-Orient aux troupes de la Révolte alors que l'exemple de Ma‘ān révèle des affiliations plus complexes[7]. L'une des dernières illustrations de cette écriture de l'histoire nationale remonte au 2 juin 2016, jour décrété férié afin de célébrer en grande pompe le centenaire de la Révolte arabe.

5 La principale difficulté pour aborder l'histoire des territoires correspondants au *Bilād al-Shām* ottoman est qu'ils sont aujourd'hui intégrés à des États-nations, et que les dynamiques historiques qui les ont traversés sont diverses, parfois contradictoires. L'histoire des territoires allant de Karak à Ma‘ān, et qui furent, au début du XXe siècle, intégrés à différents degrés à l'Empire ottoman, est loin d'être linéaire. C'est en tant que ville de l'entre-deux, entre le plateau du sud du *Bilād al-Shām* et le Hedjaz, que Ma‘ān sera appréhendée. Il s'agira de démontrer qu'au cours de la Première Guerre mondiale cette situation de carrefour en a fait un point stratégique fondamental pour les armées ottomanes, qui reçurent le soutien des habitants de la ville. Pour les armées britanniques et celle de la Révolte arabe, bloquer les circulations venant et partant de Ma‘ān ou faire son blocus demeurèrent des enjeux majeurs tout au long du conflit.

6 Cet article se nourrit du croisement de sources écrites et orales sur la région de Ma‘ān. Il met en perspective les récits de voyageurs occidentaux qui ont sillonné le sud du *Bilād al-Shām* avec les registres *yoklama* du cadastre ottoman et les ceux des tribunaux religieux musulmans de la ville. Les archives du mandat britannique ainsi que les mémoires des officiers français et britanniques ayant participé aux batailles de la Première Guerre mondiale au Moyen-Orient ont également constitué des sources précieuses pour cette étude. L'ensemble de ces outils a permis de préciser la situation stratégique de Ma‘ān, au croisement des principales routes caravanières et sa fonction de station sur la route du pèlerinage. Le choix d'y construire une gare sur la ligne de chemin de fer reliant Damas à Médine renforça son importance, et permit de mieux relier la ville au centre de l'empire. Cependant, localement, il eut des conséquences sur le plan social et politique, et, partant,

sur le plan militaire à partir de l'entrée en guerre de l'empire aux côtés de l'Allemagne. Bastion ottoman contre l'avancée de la Révolte arabe menée par le chérif Ḥusayn à partir de 1916, Ma‘ān, dont la population était politiquement divisée, fut à la fois un aimant et un verrou pour les troupes anglo-arabes.

Ma‘ān, un carrefour régional

7 À partir des années 1890, la région allant de Karak à Ma‘ān connut plusieurs réformes. En 1892, l'administration centrale ottomane accepta la création d'une nouvelle circonscription régionale autour de Ma‘ān et incluant les districts de Karak et de Ṭafīla. L'année suivante, le fonctionnaire turc Husayin Halmi Effendi fut nommé gouverneur de cette circonscription et s'installa à Ma‘ān, accompagné de ses troupes et de personnels administratifs et judiciaires[8]. Dès 1894, le gouvernement ottoman décida de transférer la capitale de la région de Ma‘ān à Karak[9]. Selon Vital Cuinet[10], géographe de la fin du XIXe siècle qui effectua, en 1896, une traduction des *salname*[11], la région de Ma‘ān était constituée de quatre districts et regroupait une population de 129 305 habitants répartis sur 22 000 km². L'instauration tardive de ce redécoupage administratif, correspondant à la concrétisation des réformes décidées depuis Istanbul, a souvent été mobilisée comme preuve de la marginalité de ces territoires au sein de l'Empire ottoman. Cette lecture ne s'applique pas à la région de Ma‘ān, carrefour régional au moins à partir de la seconde moitié du XIXe siècle, espace majeur de transit et de rencontre des flux de biens et de personnes. Ma‘ān, ville de l'entre-deux, avait été jusqu'au début des années 1870 rattachée au *vilayet* du Hedjaz : le redécoupage administratif impliquait une volonté de l'administration ottomane de l'intégrer plus fortement à la région du *Bilād al-Shām*. Ma‘ān était également considérée comme le bastion arrière d'Aqaba, important port dans le dispositif défensif ottoman en Mer Rouge, notamment contre les avancées britanniques.

Ma‘ān, carrefour géographique et ville de l'entre-deux

8 À la veille de la Première Guerre mondiale, la ville de Ma‘ān avait une importance régionale de premier ordre puisqu'elle était un lieu de rencontre des tribus de la région et des caravanes commerciales et du pèlerinage. Cette centralité tenait beaucoup à sa situation géographique au croisement des principales routes caravanières et de plusieurs ensembles territoriaux. C'est en ces termes qu'en 1898, le père Hugues Vincent de l'École biblique et archéologique de Jérusalem décrivait la ville de Ma‘ān :

> « Encore trois heures dans cette tristesse, et tout à coup c'est Maan. La ville est signalée par les bouquets d'arbres de ses magnifiques jardins, car ses maisons bâties en briques crues se détachent mal du désert environnant. Dans l'intérieur on franchit des canaux et on défile entre de hautes murailles borgnes par-dessus lesquelles passent des branches chargées de fruits. De rares portes étroites et basses donnent accès en ces enclos. Deux quartiers presque rivaux se sont dressés l'un en face de l'autre presque à un kilomètre de distance : ech-Chamīeh au nord sur un petit ressaut de la plaine, avec les sources et les plus beaux vergers ; el Hidjāzieh au sud avec des boutiques pour les étrangers, des réservoirs pour ses jardins et un sérail pour le kaimaqām turc installé depuis quelques années dans la cité terrorisée par sa douzaine de zaptiés kurdes et Tcherkesses. Le "palais du gouvernement" est bâti tout en pierre, détail à relever dans un pays où la pierre de construction fait défaut »[12].

9 Ma‘ān était divisée en deux villages distincts dont la toponymie révélait sa situation d'entre-deux. Au début du XXe siècle, le village principal était appelé *Ma‘ān al-ḥijāziyya* (Ma‘ān hedjazienne). Selon Barnabé Meistermen, prêtre catholique français alors en fonction en Palestine, il comptait deux mille habitants et accueillait les bâtiments de l'administration ottomane[13]. C'est dans cette partie de la ville que s'installa le gouverneur ottoman en 1893, lorsque Ma‘ān devint capitale de la région. C'est là également que siégeaient les tribunaux ainsi que les divers services publics (station de poste, télégraphe de service intérieur en langues turque et arabe). Cette partie du village était célèbre pour ses jardins, symboles de sa fertilité, et pour son architecture en brique séchée qui pouvait être observée à la même époque dans d'autres villes ou oasis de la péninsule Arabique. Le second village était appelé *Ma‘ān al-shāmiyya* (Ma‘ān syrienne). La plupart des récits le présente comme deux fois plus petit que le précédent et sa population était estimée à environ 110 familles. Ce deuxième village était, comme le premier entouré de jardins clos cultivés par ses habitants.

Figure 1 : ***Ma‘ān al-shāmiyya*** **au début du XXe siècle**[14].

10 Lors de l'installation de l'administration et de la garnison ottomanes en cette année 1893, Ma‘ān, bien que modestement peuplée, bénéficiait d'une renommée régionale. Le prêtre dominicain Antonin Jaussen qui a sillonné à plusieurs reprises les territoires du sud de la Transjordanie ottomane entre la fin du XIXe et le début du XXe siècle afin d'effectuer des observations, précise à ce propos qu'au début du XXe siècle la ville servait « de point de ralliement à de nombreuses tribus »[15]. Elle était située à proximité d'un point d'eau, ce qui permettait de cultiver des arbres fruitiers et quelques palmiers dattiers, dont les récoltes étaient principalement destinées à la consommation locale et vendu frais ou séchés lors du passage des caravanes de pèlerins et de commerçants. Par ailleurs, en 1896, selon Vital Cuinet :

> « Toute l'industrie du sandjak de Ma‘ān, y compris Salt, nouvellement annexé, consiste en des exportations d'une valeur totale de 22.400.000 fr ».

11 Il décompose ces exportations en 12 000 000 francs français pour les produits du sol et 10 400 000 francs pour les bestiaux, précisant que Ma‘ān n'avait pas d'importation majeure[16]. Cette production animale représenterait, selon l'historien Eugène Rogan, 46 % de l'ensemble des cheptels de la région[17]. L'exportation de ces denrées, notamment celles issues de l'élevage, était primordiale aussi bien pour les tribus bédouines que villageoises. Ces spécificités économiques assimilaient Ma‘ān à une oasis de la péninsule Arabique, et lui conféraient une place complémentaire par rapport aux villes avoisinantes (Karak, Shūbak, Ṭafīla). De fait, l'urbanisme de Ma‘ān se rapprochait fortement de celui de Tabuk avec une séparation entre village et jardins qui la différenciait des autres villes du plateau transjordanien. Les productions agricoles de la ville et sa région étaient principalement issues de l'élevage des ovins et des vergers de la ville, avec pourtant une faible production de dattes par rapport aux villes du Hedjaz. L'eau y était distribuée selon un système de *qanat*[18], qui traversaient les jardins et que l'on retrouve sous le nom de *falaj* dans le Hedjaz [19]. Ce dernier sous-entendait une complexe répartition des parcelles et de l'accès à l'eau entre les habitants de la ville.

12 Ma‘ān devait également son rayonnement régional à sa position de carrefour entre deux ensembles naturels : le plateau du sud du *Bilād al-Shām,* et le nord de la péninsule Arabique. Le premier espace est décrit comme suit par le voyageur britannique Charles Doughty :

> « C'est pour commencer une vaste plaine graveleuse et terreuse reposant sur un soubassement calcaire, qui se poursuit pendant dix ou douze jours, s'élevant continûment jusqu'à Maan »[20].

13 Ma‘ān constitue donc une limite, et la ville était aussi bien tournée vers le nord que le sud. La frontière naturelle se situait en réalité au sud de Ma‘ān et se caractérisait par un changement de paysage marqué par un dénivelé qui entérinait le passage d'un plateau calcaire aux plaines de sable et aux montagnes de grès du Hedjaz. Les relations entretenues avec les villes du sud, notamment avec Mudawwara et Tabūk, apparaissent peu dans les récits des voyageurs occidentaux, dont la plupart arrivaient à Ma‘ān par le nord et inscrivaient leurs observations dans le prolongement de celles effectuées plus tôt. Or, l'architecture de la ville témoigne également d'influences venues du sud, des oasis du nord de la péninsule Arabique — ce dont les voyageurs ne pouvaient pas témoigner. L'un des traits les plus caractéristiques est l'utilisation de la brique séchée comme matériel de construction. Cette technique n'est employée que de manière marginale dans les régions de Karak, Wadī Mūsā, Salṭ ou ‘Ajlūn où les principaux bâtiments sont construits en pierre. Si l'utilisation de la brique séchée est bien connue pour le Yémen[21], elle était également répandue dans l'ensemble de la péninsule Arabique, comme à Riyad[22]ou à Tabūk. L'officier de renseignement britannique, Francis Maunsell précisait à ce propos en 1908 :

> « Au total, il y avait une soixantaine de maisons en terre avec quelques jardins clos appartenant aux habitants permanents de Tebuk »[23].

14 Ces propos rapprochent les architectures de Ma‘ān et de Tabūk à la fois par l'utilisation de la brique séchée mais également l'existence de jardin clos qui entouraient les villages.

15 La description de Ma‘ān par le voyageur tchèque Aloïs Musil, de retour de l'un de ses voyages dans la région au début du XXe siècle, conforte l'importance cruciale de sa situation géographique dans l'organisation de l'économie locale :

> « Le village de Ma‘ān est situé à la jonction d'importantes routes de transport. À l'est court la meilleure route qui unit l'Arabie du sud-ouest à Damas et aux ports de Phénicie. C'est aussi le point de départ de bifurcations en direction du sud-ouest

> vers la route la plus commode permettant d'aller à l'ancien port d'Elah qui comprend aujourd'hui le village d'Akaba sur le golfe de la mer Rouge [...]. À l'ouest se trouve une importante route de caravane vers Gaza et le Nord de l'Égypte et à l'est il y a une route qui traverse l'Oasis de Dūmat al-Ǧandal[24] [...] vers le Golfe persique et Babylone. Au nord-est une route se divise en deux embranchements à la source de Neǧel. L'une [...] mène au nord-ouest de Moab. La seconde branche va vers le nord-nord-est et mène [...] au centre de Moab »[25].

16 Par l'intermédiaire des routes caravanières, la ville était connectée aux deux espaces commerçants majeurs du Proche-Orient ottoman à cette époque : l'Égypte et les villes portuaires du nord, en particulier Beyrouth, alors en plein essor économique[26]. En position de carrefour, à l'intersection des routes terrestres, Ma‘ān était pleinement intégrée à une économie ottomane en mutation. Du fait de cette situation, son occupation devait constituer un objectif central pour les troupes de la Révolte arabe au cours de la Première Guerre mondiale. En effet, les flux d'approvisionnement et de contrebande suscités par le conflit reprenaient les tracés des routes connues et utilisées aussi bien par les tribus locales que les officiels ottomans auparavant. Ma‘ān était ainsi une ressource sur laquelle comptaient les autorités ottomanes pour assurer le ravitaillement des régions du *Bilād al-Shām* située au nord et un verrou destiné à bloquer l'avancée des troupes de la Révolte arabe.

17 Frontière à l'intérieur de l'Empire ottoman, Ma‘ān se positionne à la limite de deux espaces géographiques et socio-économiques. Les récits des voyageurs occidentaux soulignent la spécificité de la vie économique et sociale de Ma‘ān, en raison de sa situation commerciale. Les changements sociaux induits par le réinvestissement ottoman à partir de la fin du XIXe siècle expliquent les ralliements divergents des tribus de la région aux armées ottomanes ou à celles de la Révolte arabe au moment de la Première Guerre mondiale.

Un carrefour commercial régional au cœur des dynamiques économiques

18 Jusqu'au début du XXe siècle, Ma‘ān avait une importante fonction commerciale à l'échelle régionale. Aloïs Musil, dans ses récits de voyage, précise que « les habitants des deux villages sont principalement occupés par le commerce »[27]. Ceci transparait également dans les registres *yoklama* du cadastre ottoman, où furent enregistrés, à partir de 1902, les noms des propriétaires terriens de la région[28]. Dès la première année d'enregistrement, 76 parcelles y sont consignées en tant que *dukkān*-s (échoppes), ce qui n'apparait pas, par exemple, dans les registres de la ville voisine de Karak. Le dynamisme de l'activité commerciale locale poussa les fonctionnaires ottomans récemment installés dans la ville à privilégier l'enregistrement de ces parcelles afin de les soumettre au système de taxation. Dans les registres, il n'est pas précisé la portion de la ville où étaient situés ces commerces, c'est l'expression « Ma‘ān même » qui est utilisée. Cependant, chaque parcelle est délimitée par une description des terrains attenants et l'évocation de la mosquée (*al-jāmi‘ al-sharīf*) comme frontalière de plusieurs magasins donne à penser que ces derniers se situaient à *Ma‘ān al-ḥijāziyya*, seule partie de la ville où se trouvait une mosquée à cette époque.

19 À partir des années 1870, le nord-ouest de la Transjordanie ottomane était considéré comme le grenier à blé de la région, grâce à l'augmentation de la production, en partie due à une politique de colonisation agricole. Ce développement agricole s'accompagna

d'une intensification de l'activité commerciale qui incita des membres de grandes familles de marchands palestiniens et damascènes à établir domicile à Salṭ, Karak ou Ma‘ān[29]. Les exportations vers la Palestine de produit tels que le blé, les légumineuses ou encore la gomme arabique furent facilitées par la circulation de bateaux sur la mer Morte et la construction d'un pont sur le Jourdain en 1890[30]. Charles Doughty observait à ce propos en 1878 que, « tenues par des petits commerçants originaires pour la plupart d'Hébron, les boutiques de Maan ont les Bédouins pour chalands »[31]. L'installation de ces commerçants étrangers indique une intensification de l'activité et des circulations commerciales dans la ville au cours de la seconde moitié du XIXe siècle. Dans les registres du cadastre, les noms des propriétaires des commerces sont mentionnés, mais les informations font défaut pour préciser leur personnalité et leur origine familiale ou territoriale. Les propriétaires sont le plus souvent évoqués par leur *nasab*, sans que ne soit indiqué le nom de leur clan, de leur tribu ou de leur famille. Cependant, des membres des influentes tribus des Khaṭṭāb et des Karāshīn apparaissent à plusieurs reprises comme propriétaires de magasins. Ces deux tribus, parmi les plus anciennes de la ville, étaient respectivement installées sur les parcelles situées au sud et au nord de la citadelle ottomane de *Ma‘ān al-ḥijāziyya*. Le nom Shalabī, répandu en Égypte et dans différentes régions du *Bilād al-Shām,* est mentionné à plusieurs reprises dans les registres, ce qui peut confirmer la présence de commerçants, propriétaires de leurs échoppes et venus d'autres provinces.

20 Le déploiement de la gendarmerie[32] et l'augmentation de 4 000 hommes dans les effectifs militaires ottomans[33] qui suivit la réorganisation administrative de la région permirent d'assurer une plus grande sécurité sur les routes. Ce renforcement du contrôle du territoire et l'arrivée du chemin de fer du Hedjaz à Ma‘ān en 1904 sont venus dynamiser les activités commerciales déjà bien organisées par des commerçants insérés dans les réseaux économiques régionaux. Dans les registres *yoklama* des années 1908–1910[34], on compte cinq nouveaux magasins, dont deux à *Ma‘ān al-shāmiyya*. Pour les années 1910 à 1917[35], période qui regroupe trois années de guerre au cours desquelles l'activité commerciale est ralentie, deux nouveaux magasins sont mentionnés, à *Ma‘ān al-ḥijāziyya*. Ma‘ān était ainsi une ville profondément intégrée, par ses activités, sa population et sa toponymie urbaine à une économie régionale. Cette centralité du commerce dans la vie économique et sociale impliquait inévitablement de nombreuses circulations en provenance et à destination de la ville. Mais qui cette mobilité concernait-elle ?

Une société commerçante composite

21 Au début du XXe siècle, Ma‘ān était marquée par une forte diversité sociale. Selon Aloïs Musil[36], sa situation de carrefour régional avait influencé la topographie de la ville et les coutumes de sa population dont le langage et les habits étaient originaux. Ma‘ān était aussi bien tournée vers le nord que le sud et l'on y retrouvait des caractéristiques architecturales, sociales ou culturelles propres à chacun de ces espaces. Le marché local dépendait non seulement des produits tels que le riz, le thé, le café, le cuir ou les vêtements venant de Damas et de Gaza mais également des échanges entre tribus villageoises et bédouines, notamment les produits issus de l'élevage. La qualité de ces relations constituait l'une des principales particularités de la ville. Antonin Jaussen rapporte à ce sujet dans son livre *Coutumes des Arabes au pays de Moab*[37] :

> « Si Ma‘ân jouit d'une certaine réputation de prospérité, c'est à sa position aux frontières d'un désert qu'elle en est redevable. Les caravanes de l'intérieur ont

> toujours abouti dans les murs, pour se reposer et s'approvisionner à nouveau, tandis que les Arabes du Ǧébāl[38] et de Kérak y ont constamment apporté le produit de leurs terres et le fruit de leurs travaux. Aujourd'hui les conditions de l'existence entrent dans la voie des modifications du chemin de fer du Hedjâz. Depuis l'installation d'un qaïmaqam[39], les luttes intestines qui désolaient la région ont pris fin et la voie ferrée apporte rapidement les produits de Damas. Les magasins se sont multipliés et l'activité ne fait qu'augmenter ; mais les Arabes y conservent toujours intacts leurs usages, et un rendez-vous fréquenté de tous les bédouins ne saurait être négligé par celui qui veut connaître la vie nomade »[40].

22 Cet extrait insiste sur l'intensité des échanges entre tribus villageoises et bédouines[41]. Les bédouins venaient vendre leur production, principalement des produits provenant de l'activité pastorale (peaux, lait, etc.) à Ma‘ān. Une rue de la ville, composée d'une dizaine d'échoppes, aujourd'hui encore appelée le *sūq al-badū* (le souk des bédouins), était consacrée à cette activité. Les bonnes relations entre les tribus de la région de Ma‘ān étaient anciennes puisque le voyageur Georg August Wallin, voyageur finnois, les évoquait déjà en 1840[42]. Au tournant du siècle, une tribu bédouine, les Shararāt, détenait un rôle politique de premier plan[43]. Elle vivait principalement de l'élevage des chameaux et des raids, mais ses différents clans bénéficiaient de conditions économiques hétérogènes selon leur implantation territoriale. Dans la région, son statut économique et social permettait de la rapprocher d'une tribu oasienne[44]. Ses territoires tribaux courraient jusqu'au sud-est de Ma‘ān, vers Tabūk. Les liens commerciaux et matrimoniaux avec les tribus de cette ville étaient étroits. La qualité des échanges et des interdépendances économiques entre villageois et bédouins était exceptionnelle à Ma‘ān. Plus au nord, les tribus villageoises des régions de Ṭafīla, Shūbak et al-Jī (Wādī Mūsā) étaient clairement sous la domination des tribus bédouines du *Jabal*, en particulier les Huwayṭāt, à qui elles versaient un tribut, la *khuwa*[45]. Les tribus de Ma‘ān devaient également payer la *khuwa* aux Huwayṭāt ou aux Shararāt, mais l'importance de la fonction de marché de la ville pour ces dernières leur permettait de négocier le montant de ce tribut selon les circonstances. Ceci était aussi révélateur de l'équilibre des relations entre les différents groupes[46]. Les politiques ottomanes en faveur de la sédentarisation des populations bédouines et de leur affaiblissement, via la suppression de la *khuwa* et un réinvestissement administratif, n'avaient eu qu'une efficacité limitée dans la région. En 1902, les Huwayṭāt, dirigés par le cheikh ‘Awda Abū Ṭāyya, vainquirent, à Abū Ḥamūd, les Shararāt qui perdirent leur hégémonie sur la région de Ma‘ān. Les tensions entre les Huwayṭāt et les représentants ottomans se multiplièrent à mesure que ces derniers tentaient d'étendre leur administration dans la région. La bataille de Ṭūr en 1910 confirma définitivement l'extension de l'influence des Huwayṭāt dans la région de Ma‘ān[47] et un contrôle accru sur les espaces de circulation, qui fut crucial au moment de la Révolte arabe. Ceci était d'autant plus important que les territoires tribaux des Huwayṭāt, comment ceux des Shararāt, s'étendaient du sud du *Bilād al-Shām* au Hedjaz, jusqu'à Tabūk.

23 Les hommes de Ma‘ān se déplaçaient fréquemment à l'extérieur de la ville. Leur mobilité transparait dans les registres des tribunaux musulmans, à travers les demandes de dédommagement formulées par les femmes auprès des juges. Pour les années 1921 à 1923, de nombreuses notices évoquent des plaintes de femmes demandant le divorce ou des dédommagements financiers après le départ en voyage de leur mari (en Inde, dans la péninsule Arabique, à Damas, etc.)[48]. On ne retrouve pas les signes d'une telle mobilité dans les sources relatives à la région de Karak. Les registres des tribunaux musulmans indiquent également l'existence d'échanges matrimoniaux avec la Palestine, la Syrie et le

Hedjaz. En 1920, par exemple, un homme demandait à divorcer de sa femme, originaire de Médine[49]. En 1921, une femme venue de Damas et retournée s'installer dans cette ville attestait du versement de sa pension par son mari ma‘āni[50]. Le mariage, probablement contracté plusieurs années auparavant n'était pas une exception. Aujourd'hui, ces femmes sont encore présentes au sein de la mémoire collective, puisque le cheikh de l'influente tribu des Khaṭṭāb m'indiquait en 2010 :

> « Les Ma‘ānis étaient des gens de qualité, ils se mariaient avec des femmes venues du Shām, il y avait un groupe de femmes que l'on appelait les Shāmiyyāt »[51].

24 Outre ces mobilités masculines et ces stratégies matrimoniales, de nombreux habitants de la ville venaient d'autres régions du *Bilād al-Shām,* parfois du Maghreb ou d'Anatolie. Au début du XXe siècle, la réalité du commerce était aux mains des principales tribus de la région et de commerçants étrangers. La place de ces derniers au sein de l'économie du district Karak-Ma‘ān s'était développée à partir des années 1870. Des marchands venus de Palestine et de Damas s'étaient installés à Salṭ et à Karak pour y effectuer le commerce du grain, dont la culture était en plein essor à la suite de l'application du nouveau code foncier. Ils possédaient une grande partie du capital économique local et s'imposèrent rapidement comme des notables. Ceci n'alla pas sans entrainer des tensions à l'échelle locale, comme en témoigne, à Karak, l'incendie de leur boutique lors de la révolte contre les Ottomans de 1910[52]. À Ma‘ān, les tensions sociales n'étaient pas exacerbées comme dans d'autres villes situées plus au nord.

25 La multitude des origines de la population était une spécificité de la ville de Ma‘ān et tenait à la diversité des dynamiques migratoires qui la traversaient et qui pouvaient entrainer des phénomènes d'installation. Les populations malades ou ruinées après le pèlerinage s'y firent de plus en plus nombreuses. La tribu des Abū Darwīsh revendique aujourd'hui l'ascendance d'un pèlerin marocain qui se serait arrêté dans la ville au début du XIXe siècle, de retour du pèlerinage du fait de son état de santé critique. Il s'y serait finalement installé et marié[53]. La fonction de station sur le chemin de fer engendrait d'importantes circulations aussi bien commerciales, qu'humaines ou culturelles.

Ma‘ān, station sur la route du *ḥajj*

26 Les tracés des routes de pèlerinage évoluèrent au XIXe siècle, plaçant Ma‘ān à l'intersection des deux routes terrestres les plus fréquentées, celle partie de Damas, et celle du Caire. La ville était surtout la onzième station sur la route du pèlerinage syrien vers La Mecque et une gare y fut construite sur la nouvelle ligne de chemin de fer du Hedjaz. Les pèlerins, qui voyageaient dans de meilleures conditions, devinrent plus nombreux, stimulant l'économie de la ville.

Économie pèlerine et société locale

27 Contrairement aux villes situées plus au nord, la cité bénéficia très tôt d'une intégration au système ottoman, notamment au niveau des infrastructures de culte. Dès la première moitié du XIXe siècle, la ville disposait d'une mosquée et de la présence d'un mufti, alors rares dans cette région. Karak, plus au nord, n'avait ni mosquée ni imam jusqu'au début du XXe siècle. À Ma‘ān au contraire,‘Alā' al-Dīn al-Muḥtasib[54], venu de Haïfa en Palestine[55], fut nommé mufti dès 1848, bien avant la mise en place des réformes dans la région[56]. C'est uniquement à partir de 1897 que des documents émanant de l'administration centrale

ottomane mentionnent la nomination de muftis dans les districts d'al-Salṭ et de Ṭafīla, ainsi que dans la capitale de région, Karak[57]. Plus tôt, relatant son passage dans la ville en 1812, le voyageur suisse John Lewis Burckhardt souligna la religiosité particulièrement intense de la population qu'il présentait comme très savante sur le plan religieux[58]. Reste que ces éléments contrastent avec les observations faites par les fonctionnaires ottomans qui insistaient, à la fin du XIXe siècle, sur la profonde ignorance religieuse de la population locale[59]. Ces descriptions peuvent être considérées comme significatives à la fois de l'émergence de l'orientalisme ottoman[60] et d'une volonté de développer la politique panislamiste promue par le sultan Abdülhamid II.

28 Le pèlerinage avait une importance économique essentielle pour Ma‘ān. En 1898, le père Hugues Vincent rappelait bien que la « double station biannuelle du Hadj » de la ville constituait une ressource capitale pour ses habitants, qui complétait celle qu'ils tiraient « des produits de ses jardins »[61]. Ma‘ān, notamment, était une place centrale, sur le plan régional, pour le commerce des esclaves. Dans son livre *Coutume des Arabes au Pays de Moab* , Antonin Jaussen mentionne à ce propos :

> « Chaque année, le hağ, à son retour de La Mecque, amenait un nombre considérable de nègres achetés sur les marchés de la ville Sainte ou de Djedah. Ce pauvre bétail humain était revendu le long de la route aux Arabes qui en avaient désir. Ma‘ān, une des grandes stations du hağ, possédait un marché célèbre. C'est là que venaient s'approvisionner Moab[62] et le Ğébāl, même les chrétiens de Kérak succombaient à cette tentation et se procuraient ainsi des serviteurs à bon compte » [63].

29 Les récits des pèlerins, comme celui du caïd algérien Ben Chérif parti à La Mecque entre 1912 et 1913, confirment l'importance de cette activité marchande — depuis longtemps décriée par les puissances européennes et interdite dans l'Empire ottoman à partir de 1908 —dans la ville au moment du pèlerinage[64].

Le chemin de fer du Hedjaz : réforme des transports et insertion de Ma‘ān au cœur des flux régionaux

30 Depuis la seconde moitié du XIXe siècle et l'application des réformes ottomanes, le réseau de routes reliant les villes jordaniennes avait été largement densifié et au tournant du siècle, deux axes de communication principaux traversaient la Transjordanie du nord au sud : la route du *Ḥajj* (*darb al-ḥajj*) et la route Sultanienne (*al-darb al-sulṭānī*). Le développement de la route du *Ḥajj* joua un rôle fondamental dans l'intensification des échanges régionaux.

31 Les travaux de construction de la ligne de chemin de fer du Hedjaz, constituée en *waqf*, commencèrent en 1900. Des gares furent implantées pour desservir les deux principales villes du sud de la Transjordanie ottomane, al-Qaṭrāna près de Karak, et Ma‘ān. Le chemin de fer atteignit Ma‘ān en 1904[65]. Grâce au raccordement avec le réseau ferré de la compagnie française Damas-Ḥawrān, la ligne reliait Médine à de nombreuses villes de la côte méditerranéenne et aux grandes villes de l'intérieur syrien, avec un prolongement jusqu'à Istanbul grâce aux tunnels de Taurus et Amanus[66]. Le pèlerinage de 1908–1909 fut l'occasion, pour plusieurs milliers de musulmans, d'emprunter pour la première fois le chemin de fer du Hedjaz.

Figure 2 : La station de chemin de fer de Ma‘ān au début du XXe siècle[67].

Library of Congress Prints and Photographs Division

32 Le chemin de fer avait été conçu par le sultan Abdülhamid II comme un moyen de renforcer son autorité religieuse dans le monde musulman. À Ma‘ān comme dans les autres villes sur la route du pèlerinage, il garantissait une meilleure sécurité aux voyageurs et à leurs biens. Mais il avait d'autres atouts. Instrument de centralisation politique, il permettait de soutenir la difficile reconquête du Yémen par l'acheminement rapide des troupes vers la péninsule. Après la création de la nouvelle circonscription administrative, l'arrivée du chemin de fer renforça le rôle du gouvernement central : grâce à l'afflux de militaires, ce dernier ne dépendait plus des tribus bédouines pour assurer la sécurité des pèlerins. La *surra*[68] cessa d'être versée aux Huwayṭāt, dont le rôle politique déclina subitement. Les Huwayṭāt étaient divisés en quatre clans, répartis entre le sud du *Bilâd al-Shâm*, le Sinaï et le Hedjaz, en particulier autour de la mer Rouge et des montagnes avoisinantes. Outre les enjeux économiques, liés à la protection de la caravane du *ḥajj*, la fin du versement de la *surra* remis également en cause l'hégémonie territoriale de la tribu. Cette situation généra des contestations en 1908, lorsque quarante de ses dirigeants firent le siège du bâtiment local de l'administration à Ma‘ān pour dénoncer la fin du versement de la *surra*[69]. Enfin, la consolidation de la position de Ma‘ān suivait des objectifs stratégiques, puisqu'elle permettait de s'opposer à une éventuelle avancée des Britanniques depuis l'Égypte et de mieux faire face aux révoltes tribales du Najd[70].

33 Le chemin de fer reconfigura les dynamiques commerciales locales, puisqu'une partie des marchandises transitait dès lors par la gare, située à environ 1,5 kilomètre de la ville. Une balance pour peser le grain avait été installée à l'intérieur de la gare et l'on peut supposer que les activités commerciales étaient désormais davantage surveillées par les autorités ottomanes. La construction du chemin de fer du Hedjaz permit aux Ottomans d'établir un contrôle militaire et économique accru sur la région de Ma‘ān. Le bouleversement des

équilibres sociaux existant entre tribus bédouines et villageoises explique aussi les ralliements différents au cours de la Première Guerre mondiale.

Ma‘ān, enjeu de l’expansion de la Révolte arabe

34 À l’automne 1914, lors de l’entrée en guerre de l’Empire ottoman aux côtés de l’Allemagne, Ma‘ān constituait un centre essentiel du dispositif défensif ottoman. De son contrôle dépendaient étroitement la connexion et les échanges avec d’autres villes situées principalement sur le tracé du chemin de fer du Hedjaz, dont Médine, Mudawwara et Tabūk au sud, et Dar‘ā et Damas au nord. Les circulations suscitées par la Première Guerre mondiale se sont en grande partie développées sur des routes et des itinéraires déjà existants. Ma‘ān conserva donc sa fonction de carrefour.

Ma‘ān, nœud des circulations ottomanes au cours de la Première Guerre mondiale

35 Dès 1914, Ma‘ān fut considérée par les Ottomans, en vertu de sa position de frontière entre le Hedjaz et le *Bilād al-Shām*, comme un nœud stratégique, notamment pour la circulation de troupes, de munitions et le ravitaillement en vivres et en armes. Cette année-là, Mahmut Muhtar, ambassadeur ottoman à Berlin, préconisait dans plusieurs dépêches que la ligne du chemin de fer du Hedjaz soit prolongée à partir de Ma‘ān jusqu’à ‘Aqaba et plus largement vers Suez[71]. Ceci devait selon lui assurer « le transfert de canons lourds, de provisions et de munitions pour les soldats »[72]. Il soulignait que ce projet gagnerait à se doubler du raccordement de la ligne de Bagdad à celle reliant Damas et Alep. Ces travaux devaient s’opérer grâce à l’envoi de matériaux venus d’Allemagne. Cet investissement allemand témoigne de l’importance accordée à la ville au sein du protocole défensif allié dès le début des conflits. Si ces propositions semblent n’avoir jamais eu de suite, elles indiquent cependant que le contrôle de Ma‘ān fut d’emblée pensé par les Ottomans comme un moyen d’entraver les mouvements des troupes britanniques venues d’Égypte.

36 À partir de 1916 et de l’appel du chérif Ḥusayn de La Mecque à la Révolte arabe, la présence des troupes ottomanes à Ma‘ān devint cruciale sur le front sud afin de contrer l’avancée des armées chérifiennes. Thomas Edward Lawrence indique ainsi dans son livre *La révolte dans le désert* qu’à l’été 1917 :

> « La région de Maan constituait un commandement spécial confié à Behjet, l’ancien commandant de la région du Sinaï. Il avait 6 000 fantassins, un régiment de cavalerie et d’infanterie montée. Sous son impulsion Maan s’était ceinturée de défenses qui devaient rendre la place imprenable, tout au moins aux yeux des gens hypnotisés par la guerre de mouvement »[73].

37 Ce constat faisait de Ma‘ān l’une des bases militaires les plus importantes de la région, à partir de laquelle les armées ottomanes pouvaient se déployer rapidement, dans plusieurs directions. Les récits de T. E. Lawrence et du lieutenant-colonel français Brémond témoignent de l’implantation d’une base d’aviation à Ma‘ān, destinée aux ravitaillements en vivres et en soldats mais également au contrôle de l’avancée des troupes de la Révolte arabe au sud[74], puis à partir de la fin 1917 au nord : « Des avions partaient chaque jour en reconnaissance et un grand dépôt d’approvisionnements venait d’être constitué »[75].

38 Par la route, les armées ottomanes avaient accès aux territoires situés à l'ouest et notamment à l'important port de ‘Aqaba et à sa région. Enfin, la station du chemin de fer du Hedjaz offrait aux armées ottomanes la possibilité d'un ravitaillement en eau et en troupes régulier et rapide. Le lieutenant-colonel Brémond évoquait pour l'année 1918 des ravitaillements en hommes :

> « Maan était occupé par une garnison turque de 2 800 hommes, avec 6 canons à tir rapide et 12 mitrailleuses. Un bataillon venu de Tebouk avait pu y entrer. La liaison était assurée par avion avec le Nord »[76].

39 En ces temps de guerre, la position de carrefour de Ma‘ān avait d'autres conséquences au sein des politiques de migrations forcées ottomanes. C'est ainsi qu'un groupe d'une vingtaine de réfugiés arméniens se serait installé à Ma‘ān dans le cadre des politiques de déplacement de population mises en place par le gouvernement ottoman à partir de 1914. Ces migrants, principalement des femmes, avaient emprunté le train pour fuir les persécutions et seraient descendus à Ma‘ān, à la frontière du désert. On peut supposer que certains d'entre eux avaient entendu parler de cette ville par l'intermédiaire des travailleurs forcés arméniens qui avaient contribué à la construction du chemin de fer. La mobilité des Arméniens était également à cette époque encadrée de près par les responsables administratifs qui ont pu être à l'initiative de l'installation de ce groupe à Ma‘ān. La majorité de ces migrants était de jeunes orphelines et certaines se marièrent avec des membres des tribus locales[77]. Si l'installation de ces Arméniens n'est en rien comparable à l'afflux massif de réfugiés à Alep à la même époque[78], elle révèle toutefois l'importance de Ma‘ān au sein des flux de mobilités au début de la Première Guerre mondiale.

40 La stratégie militaire ottomane s'appuyait sur les réseaux de communications, commerciaux et pèlerins qui existaient avant le début de la Première Guerre mondiale et sur la proximité des tribus de Ma‘ān avec celles de la péninsule Arabique, en particulier originaires de Tabūk. À partir de Ma‘ān, les troupes ottomanes pouvaient contrôler les territoires cruciaux de la région : en train vers le nord (en particulier les régions de Amman, Dar‘ā ou Damas) ou vers le sud (Médine, Tabūk et Mudawwara) pour soutenir des garnisons menacées ; par la route, il était possible d'accéder à l'ouest aux régions riches et plus densément peuplées de Karak, Salṭ ou Amman, productrices de céréales ; et encore par la route sud-sud-ouest la côte de la mer Rouge vers le port de ‘Aqaba. Le recours à l'aviation accentuait encore cette situation de carrefour de la ville. Dans ce contexte, l'isolement de Ma‘ān devint un objectif central des armées britanniques et de celles de la Révolte arabe.

Bloquer et isoler Ma‘ān : les offensives des Britanniques et de la Révolte arabe

41 Ma‘ān est demeuré jusqu'en 1918 un bastion ottoman solide, résistant à plusieurs reprises aux offensives des armées de la Révolte arabe, pourtant épaulées par un détachement de troupes françaises. Sa prise était cruciale pour les armées de Ḥusayn car elle devait limiter les ravitaillements ottomans dans le Hedjaz, notamment à Médine. Le 17 avril 1918, l'armée dirigée par Fayṣal réussit à s'emparer de *Ma‘ān al-shāmiyya* et de la gare, mais elles ne parvinrent pas à maintenir sa position contre la riposte ottomane[79]. Plus tard, à partir du 26 juin 1918, les troupes dirigées par l'émir Zayd et Nūrī al-Sa‘īd et soutenues par le détachement du capitaine Pisani entreprirent de bombarder la ville, sans

non plus réussir à la faire tomber[80]. Ces attaques continuèrent et le 27 juillet, les troupes de Nūrī al-Sa‘īd tentèrent de bloquer Ma‘ān et d'empêcher son ravitaillement et les réparations de la voie de chemin de fer. Ces entreprises restèrent en échec puisqu'au mois de juillet des troupes ottomanes arrivèrent en renfort à Ma‘ān. La fonction défensive de la ville semblait pourtant déjà être affaiblie à cette époque, notamment du fait de désertions dans le camp ottoman[81].

42 L'importance stratégique de Ma‘ān n'échappa pas au général A. C. Dawray, responsable des opérations au Hedjaz en 1918, qui faisait savoir dans une de ses correspondances que la chute de Ma‘ān « serait presque automatiquement un prélude à celle de TEBUK, et de manière non improbable de MÉDINE, ce qui finalement mettrait un terme à la longue et coûteuse campagne dans le HEJAZ »[82].

43 La ville était ainsi perçue comme un verrou indispensable à la victoire des armées de l'Entente, et de sa prise dépendait la chute d'autres bastions ottomans. L'importance de Ma‘ān aux yeux des Britanniques et de leurs alliés hachémites se traduisit par une diversité de plans d'attaque, dont une grande partie furent défaits. Ils ciblèrent d'abord les axes de communication, et en particulier la voie de chemin de fer du Hedjaz. Les tronçons furent régulièrement rénovés tout au long de la Première Guerre mondiale, ce qui permit à Ma‘ān de demeurer une importante station ferroviaire jusqu'en 1918.

44 La stratégie d'isolement de Ma‘ān devait faire tomber la ville en empêchant l'arrivée de renforts et de vivres. De fait, après la prise de ‘Aqaba en 1917 et la remontée des troupes de la Révolte arabe vers le *Bilād al-Shām*, Ma‘ān demeura, jusqu'en 1918, le principal centre de la résistance ottomane. Si la garnison de la ville s'amoindrit au fur et à mesure des conquêtes de la Révolte, Brémond évoque encore la présence de 2 800 hommes en 1918[83].

45 La ville fut l'objet de plusieurs assauts au printemps 1918. Un premier fut repoussé grâce aux intempéries. Puis les troupes britanniques occupèrent Salṭ et Amman, afin d'isoler Ma‘ān des axes de communication et ainsi de l'attaquer plus aisément. L'objectif des armées anglo-arabes était, une fois cet objectif atteint, de détruire les tronçons du chemin de fer situé plus au nord et au sud pour pouvoir en prendre possession. Une autre offensive en avril 1918 échoua cependant malgré une première avancée. Les troupes ottomanes, aidées des habitants de la ville, repoussèrent l'assaut, portant durablement atteinte au prestige des Hachémites qui seraient appelés à diriger le pays après la guerre[84]. C'est finalement à partir du bombardement de Dar‘ā par l'armée britannique, le 17 aout 1918, et l'interruption du ravitaillement par le Nord que les armées ottomanes se retirèrent de Ma‘ān.

46 Entre 1916 et 1918, Ma‘ān a conservé un rôle central dans les mobilités de biens, de personnes et de troupes militaires. De plus, l'ancrage de la ville au sein de l'économie régionale entraina la mobilisation d'une partie de la population citadine en faveur des troupes ottomanes, alors que certains bédouins se rallièrent très tôt aux armées de la Révolte arabe. La Première Guerre mondiale cristallisa les affiliations des différentes composantes sociales de la région, révélatrices de leur intégration inégale à l'économie ottomane.

Des ralliements divergents lors de la Première Guerre mondiale

47 Le renforcement de la présence des Ottomans puis leur défaite à Ma‘ān reposent en grande partie sur les transformations politiques et économiques réalisées pendant près de cinquante années dans et autour de la ville. Le rôle des tribus bédouines qui avaient souffert économiquement de la construction de la voie de chemin de fer dans le sud du *Bilād al-Shām* puisqu'il avait entrainé la fin du versement de la *surra,* fut déterminant. Il explique facilement, par exemple, le ralliement précoce de ‘Awdā Abū Ṭayya à la Révolte arabe. Les tribus bédouines se rangèrent d'autant plus aisément derrières les armées de la Révolte que certains de leurs leaders connaissaient les représentants des puissances étrangères, tels que Antonin Jaussen ou Aloïs Musil pour leur avoir servi de guide lors de leurs expéditions dans la région. Dès 1916, ‘Awda Abū Ṭāyya et les membres de son clan rejoignirent le projet d'attaque contre le chemin de fer du Hedjaz fomenté par Antonin Jaussen à la demande du gouvernement français[85]. Le faible nombre d'officiers de carrière encouragea effectivement les commandements français et britanniques à solliciter les compétences de religieux, voyageurs et archéologues qui avaient sillonné le Proche-Orient depuis de nombreuses années, dont Antonin Jaussen et T. E. Lawrence[86]. Plus tard dans l'année, ‘Awda Abū Ṭāyya répondit à l'appel à la Révolte du chérif Ḥusayn. L'importance du territoire contrôlé par les Huwayṭāt, du sud du *Bilād al-Shām* en passant par le Sinaï et le Hedjaz, ainsi que leur réputation représentaient des atouts majeurs pour les partisans de la Révolte.

48 Au contraire, les habitants de la ville de Ma‘ān bénéficiaient d'une intégration ancienne à l'économie ottomane et avaient su tirer parti de la mise en place des réformes dans la région. Taḥsīn ‘Alī, officier ottoman d'origine irakienne, précise dans ses mémoires que lors de la bataille d'avril 1918, cinq cents habitants de Ma‘ān s'étaient « portés volontaires pour combattre derrière les barricades turques afin de se défendre, au côté des Turcs, comme ils craignaient l'entrée dans leur ville des tribus arabes »[87]. Il ajoute d'ailleurs qu' « au quatrième jour, la résistance aux attaques fut particulièrement violente »[88].

49 Si la crainte de voir la ville pillée justifiait, selon l'ancien officier ottoman, la participation des habitants de la ville au combat, les membres de cette population commerçante étaient économiquement très liés au pouvoir central ottoman, sans compter l'importance symbolique jouée par le rôle califal du sultan. C'est ce dernier argument qui est aujourd'hui mobilisé localement pour expliquer la fidélité de la population à la Porte[89]. Par ailleurs, les ralliements aux armées ottomanes furent communs dans les villes transjordaniennes au cours de la Première Guerre mondiale puisqu'à Salt, Amman ou Karak des bastions de volontaires vinrent grossir les troupes ottomanes. En octobre 1920, après la défaite de l'Alliance, les cheikhs des plus influentes tribus de la Ma‘ân durent signer un pacte d'allégeance au chérif Ḥusayn, lorsqu'il se présenta pour gouverner la ville. L'exemple de Ma‘ān montre la complexité des fidélités partisanes qui s'expriment au cours de la Première Guerre mondiale et l'importance des mutations politiques et économiques entérinées à cette période.

Conclusion

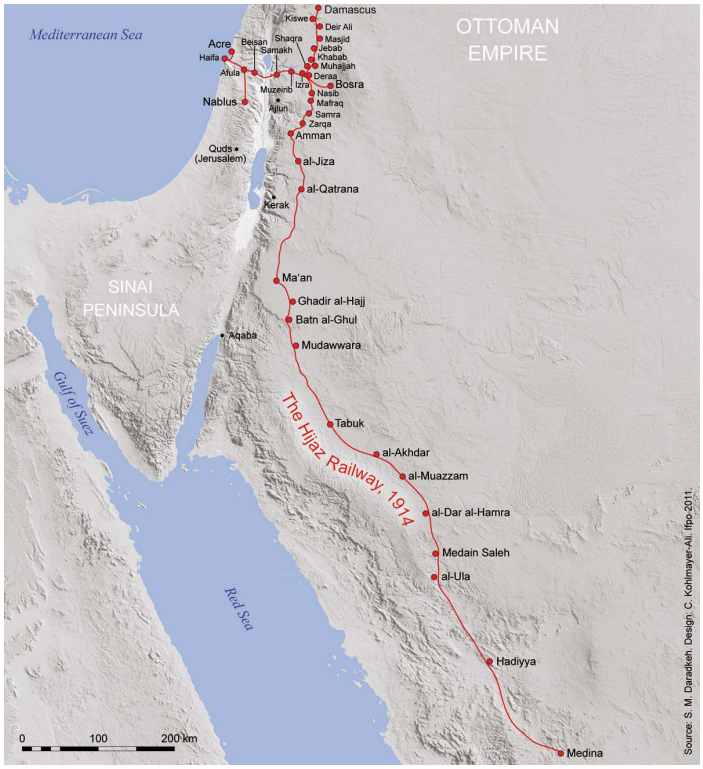
50 Véritable carrefour des mobilités régionales au cours de la période ottomane, Ma‘ān devint un bastion stratégique lors de la Première Guerre mondiale. C'est pour contrôler

les mobilités des troupes ennemies mais également assurer le ravitaillement de leurs troupes que les Ottomans ont fait de Ma‘ān l'une des plus importantes bases militaires du sud du *Bilād al-Shām*. La situation d'espace-carrefour entre le sud du *Bilād al-Shām*, l'Égypte et la péninsule Arabique fut ainsi réinvestie dans un contexte de conflit. L'intégration économique et administrative de Ma‘ān à l'empire était en grande partie liée à son statut de station sur la route du pèlerinage. Le développement des moyens de communication, dont le chemin de fer du Hedjaz, intensifia les flux de biens et de personnes qui transitaient par la ville, mais il entraina également des déséquilibres sociaux et des mécontentements parmi les tribus bédouines alentours. Les routes et itinéraires empruntés et développés au cours des décennies précédant le conflit, officiels ou illégaux, ont servi de support aux circulations des troupes et au ravitaillement au cours de la Première Guerre mondiale.

51 Ce sont ces mutations qui expliquent en partie les ralliements divergents à la Révolte arabe ou aux armées ottomanes des tribus bédouines de la région de Ma‘ān et des habitants de la ville elle-même. L'analyse des dynamiques à l'œuvre à Ma‘ān dès la fin du XIXe siècle amène à nuancer l'idée d'une marginalité du sud du *Bilād al-Shām* au sein de l'espace ottoman. Elle permet également de souligner la pluralité des modalités et des degrés d'intégration à cet espace. Au début du XXe siècle, malgré une faible intégration administrative, la ville et sa région étaient l'un des rouages d'un système économique et religieux complexe structuré par la Porte. L'histoire de la ville au cours de la Première Guerre mondiale nuance un *topos*, particulièrement vivace au sein du discours d'État jordanien, selon lequel les populations du Moyen-Orient se seraient naturellement ralliées aux armées de la Révolte arabe.

52 Dans ce cadre, à Ma‘ān, la Première Guerre mondiale constitue une période charnière, moins par la narration des conflits ou des famines qu'elle a engendrés, que par celle des mutations économiques, territoriales et sociales qu'elle a provoquées. La création des nouveaux États au lendemain de la Première Guerre mondiale mit fin à l'intégration de la ville au système économique et social ottoman et marque une rupture au sein de la mémoire collective locale. De fait, mobiliser aujourd'hui la mémoire de la Première Guerre mondiale permet aux habitants de Ma‘ān de faire valoir un passé prestigieux, celui de carrefour commercial sur la route du pèlerinage et au croisement des grandes routes caravanières. Cette période marque le début du déclin de la ville et de sa relégation à la marge de l'histoire nationale et régionale, et elle est connue depuis les années 1980 pour la vivacité et la récurrence des mouvements d'opposition au pouvoir jordanien. Mobiliser et revendiquer la mémoire du début du XXe siècle permet stratégiquement de réaffirmer l'importance de Ma‘ān au sein du récit national mais également de porter les revendications économiques ou politiques de ses différents groupes sociaux.

Annexe 1 : Carte du trajet du chemin de fer du Hedjaz



D'après Myriam Ababsa, *Atlas of Jordan*, Beyrouth, Presses de L'IFPO, 2013, p. 207.

BIBLIOGRAPHIE

ABUDANH F., TWAISSI S., "Innovation or Technology Immigration? The Qanat Systems in the Regions of Udhruh and Ma'an in Southern Jordan", *Bulletin of the American Schools of Oriental Research*, n° 360, novembre 2010, p. 67-87.

ABUJABER R. S., *Pioneers over Jordan: The Frontiers of Settlement in Transjordan, 1850–1914*, Londres, I. B. Tauris, 1989.

'ALĪ T., *Mudhakkirāt Taḥsīn 'Alī, 1890–1970* [Les mémoires de Tahsīn 'Alī, 1890–1970], Beyrouth, al-Mu'assasa al-'arabiyya li-l-Dirasāt wa-l-Nashr, 2004.

ANDERSON B. S., *Nationalist Voices in Jordan: The Street and the State*, Austin, University of Texas Press, 2005.

AKARLI E. D., "Establishment of the Ma'ān-al-Karak Mutasarrifiyya, 1891–1893", *Dirasat*, vol. XIII, n ° 1, 1986, p. 27-42.

BOCCO R., *État et tribus bédouines en Jordanie, 1920–1990. Les Huwaytat : territoire, changement économique, identité politique*, Thèse de doctorat, Institut d'études politiques, Paris, 1996.

BRÉMOND É., *Le Hedjaz dans la guerre mondiale*, Payot, Paris, 1931.

BURCKHARDT J. L., *Travel in Syria and the Holy Land*, Teddington, The Echo Library, 2006 [1822].

CHANTRE L., « Trois pèlerins à La Mecque : mutation des formes de l'échange au cœur des lieux saints de l'Islam », *Esprit*, janvier 2008/1, p. 52-63.

CHATELARD G. & TARAWNEH M. (dir.), *Antonin Jaussen : sciences sociales occidentales et patrimoine arabe*, Beyrouth, CERMOC, 1999.

CHIFFOLEAU S., *Genèse de la santé publique internationale : de la peste d'Orient à l'OMS*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012.

CUINET V., *Syrie, Liban et Palestine : géographie administrative, statistique, descriptive et raisonnée*, Paris, Ernest Leroux, 1896.

DERINGIL S., "'They Live in a State of Nomadism and Savagery': The Late Ottoman Empire and the Post-Colonial Debate", *Comparative Studies in Society and History*, vol. 45, n° 2, avril 2003, p. 311-342.

DOUGHTY C. M., *Voyages dans l'Arabie déserte*, Paris, Karthala, 2002.

DURLEY T., *Lethaby of Moab: A Record of Missionary Adventure, Peril, and Toil*, Londres, Edimbourg, Marshall Brothers, 1910.

EZZERELLI K., « Le pèlerinage à La Mecque au temps du chemin de fer du Hedjaz (1908–1914) », in S. Chiffoleau & A. Madoeuf, *Les pèlerinages au Maghreb et au Moyen-Orient : espaces publics, espaces du public*, Beyrouth, IFPO, 2005, p. 167-191.

FAROQHI S., *Pilgrims and Sultan: The Hajj under the Ottomans*, Londres-New York, I. B. Tauris, 2014.

FISCHBACH M. R., *State, Society and Land in Jordan*, Boston, Brill, 2000.

GOLVIN, L., « Quelques aspects de l'architecture domestique en République Arabe du Yémen », in P. Bonnenfant (dir.*), La péninsule arabique aujourd'hui*, tome II, Paris, CNRS, 1982, p. 155-209.

GURULKAN K., GENÇ Y. I., DEMIRBAŞ U., KÖSE R. & KARACA Y. (dir.), *Osmanlı Belgelerinde Birinci Dünya Harbi I-II* [The First World War in Ottoman Documents I-II], T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Istanbul, 2013.

HANSSEN J., *Fin de siècle Beirut, the Making of an Ottoman Provincial Capital*, Oxford, Oxford Clarendon Press, 2005.

JAUSSEN A., *Coutumes des Arabes au pays de Moab*, Paris, Adrien Maisonneuve, 1948.

KÉVORKIAN R., TACHJIAN V. & PABOUDJIAN M., « Le Liban à la veille et au début de la guerre : mémoire d'un Gouverneur, 1913–1915 », *Revue d'histoire arménienne contemporaine*, tome V, 2003.

KILANI M., « Sédentaires et nomades : lecture d'un espace oasien du Sud tunisien », in U. Fabietti & Ph. C. Salzman (eds.), *The Anthropology of Tribal and Peasant Pastoral Societies: The Dialectics of Social Cohesion and Fragmentation*, Come-Pavie, Ibis, 1996, p. 227-237.

LANCASTER W. & LANCASTER F., *People, Land and Water in the Arab Middle East: Environments and Landscapes in the Bilād ash-Shām*, Amsterdam, Harwood Academic Publisher, 1999.

LANCASTER W. & LANCASTER F., "Some Comments on Peasant and Tribal Pastoral Societies of the Arabian Peninsula (with Particular Reference to the Kerak Plateau of Jordan)", in U. Fabietti & Ph. C. Salzman (éds.), *The Anthropology of Tribal and Peasant Pastoral Societies: The Dialectics of Social Cohesion and Fragmentation*, Come-Pavie, Ibis,1996, p. 389-401.

LAWRENCE T. E., *La révolte dans le désert*, Paris, Perrin, 2015.

LAURENS H., *L'Orient arabe : arabisme et islamisme de 1798 à 1945*, Paris, Armand Colin, 2002.

LAURENS H., « Jaussen et les services de renseignement français (1915–1919) », in G. Chatelard & M. al-Tarawneh (dir.), *Antonin Jaussen : sciences sociales occidentales et patrimoine arabe*, Beyrouth, CERMOC, 1999, p. 23-35.

MASSAD J. A., *Colonial Effects: The Making of National Identity in Jordan*, New York, Columbia University Press, 2001.

MAUNSELL F. R., "The Hejaz Railway", *The Geographical Journal*, vol. 32, n° 6, décembre 1908, p. 570-585.

MEISTERMANN B., *Guide du Nil au Jourdain par le Sinaï et Pétra sur les traces d'Israël*, Paris, Alphonse et Fils Éditeurs, 1909.

MUSIL A., *The Northern Heǧāz: A Topographical Itinerary*, New. York, American Geographical Society (Oriental Explorations and Studies, n° 1), J. K. Wright, 1926.

MUNDY M. & SMITH R. S., *Governing Property, Making the Modern State: Law, Administration and Production in Ottoman Syria*, Londres, I. B. Tauris, 2007.

OHANESSIAN A., « Les Arméniennes de Ma'ān entre oubli et mémoire », in R. Kévorkian, L. Nordiguian & V. Tachjian, *Les Arméniens 1917—1939 : la quête d'un refuge*, Beyrouth, Presse de l'Université de Saint Joseph, 2007, p. 241-254.

PETERSON A., "Early Ottoman Fort in Jordan", *Levant*, XXI, 1989, p. 103-117.

PETERS F. E., *The Hajj: The Muslim Pilgrimage to Mecca and the Holy Places*, Princeton, Princeton University Press, 1996, p. 145-161.

PICHEGRU C., « Les murs de Riyad », *Chroniques yéménites*, n° 9, 2001.

AL-RASHEED M., « Pouvoir et économie caravanière dans une oasis de l'Arabie du Nord : l'exemple de Hail », in J. Bisson (dir.), *Le nomade, l'oasis et la ville*, Tours, URBAMA, 1989, p. 225-235.

ROGAN E. & TELL T., *Village, Steppe and State: The Social Origins of Modern Jordan*, Londres-New York, British Academic Press, 1994.

ROGAN E., *Frontiers of the State in the Late Ottoman Empire*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999.

ROGAN E., *The Fall of the Ottomans: The Great War in the Middle East*, New York, Basic Books, 2015.

SOURDEL J. & SOURDEL D., *Dictionnaire historique de l'islam*, Paris, PUF, 2004.

AL-TARAWNEH M. S., *Manṭiqat al-Balqā' wa-l-Karak wa-Ma'ān, 1864–1918* [La région d'al-Balqā', d'al-Karak et de Ma'ān, 1864–1918], Amman, Comité pour l'histoire de la Jordanie, 1993.

VINCENT L. H., « Chronique : notes de voyage », *Revue biblique*, n° 3, juillet 1898, p. 424-451.

WALLIN G. A., *Reisen in Arabien 1845–1848*, Berlin, Trafo, 2004.

NOTES

1. À l'époque ottomane, le terme de Jordanie ou Transjordanie n'était pas utilisé dans les sources en arabe ou en *osmanlı*. Le territoire correspondant au sud de la Jordanie contemporaine appartenait au sud du *Bilād al-Shām*. Les récits des voyageurs occidentaux utilisaient parfois le

terme de « outre-Jourdain ». Dans cet article, j'ai décidé par commodité de parler de sud du *Bilād al-Shām* ou sud de la Transjordanie ottomane pour qualifier ces territoires.

2. ROGAN & TELL, 1994.

3. *Ibid.*, p. 49.

4. Ce terme est ici utilisé pour qualifier le groupe social que William et Fidelity Lancaster définissent de la sorte : « regroupements politiques éponymes [named political groupings], tribaux et/ou familiaux qui pratiquent des formes variées et flexibles d'agriculture et d'élevage à ressources multiples avec un accès à une diversité d'environnements ; qui mènent leurs activités économiques et politiques de manières diverses. Ces dernières résultent d'une série d'enchevêtrements rapprochant certains individus ou groupes et en éloignant d'autres ». LANCASTER & LANCASTER, 1996, p. 395.

5. ABUJABER, 1989.

6. MUNDY & SMITH, 2007.

7. ANDERSON, 2010, p. 3.

8. AKARLI, 1986.

9. AL-TARAWNEH, 1993, p. 7.

10. CUINET, 1896, p. 492.

11. Les *salname* sont les registres provinciaux annuels de l'administration ottomane. Ce sont ici les informations relatives au *vilayet Sūriyya*, la province de Syrie, qui ont été mobilisées.

12. VINCENT, 1898, p. 429.

13. MEISTERMANN, 1909, p. 207.

14. Library of Congress Prints and Photographs Division, Washington, D.C. 20540 USA, ppmsca 38127 http://hdl.loc.gov/loc.pnp/ppmsca.38127.

15. JAUSSEN, 1948, p. 6.

16. CUINET, 1896, p. 499.

17. ROGAN, 1999, p. 116.

18. ABUDANH & TWAISSI, 2010, pp. 71-73.

19. LANCASTER & LANCASTER, 1996, p. 155.

20. DOUGHTY, 2002, p. 47.

21. GOLVIN, 1982.

22. PICHEGRU, 2001, p. 15.

23. MAUNSELL, 1908, p. 579.

24. Oasis située dans la région d'al-Jawf, dans le nord de l'actuelle Arabie Saoudite.

25. MUSIL, 1926, p. 5.

26. HANSSEN, 2005.

27. MUSIL, 1926, p. 4.

28. Département du cadastre et de la topographie (DCT), Département des archives ottomanes (DAO), Defter-i Esas-ıYoklama, Qada' Ma'ān, 1/3/1, 1902.

29. ROGAN, 1999, p. 101.

30. *Ibid.*, p. 63.

31. DOUGHTY, 2002, p. 83.

32. ROGAN, 1999, p. 67-68.

33. ABU JABER, 1989, p. 40.

34. DCT, Defter-i Esas-ı Yoklama, Iskān, Qada' Ma'ān, 2/3/1, 1908-1910.

35. DCT, Defter-i Esas-ı Yoklama, Iskān, Qada' Ma'ān, 3/3/1, 1910-1917.

36. MUSIL, 1926, p. 3.

37. Si le livre d'Antonin Jaussen a été publié pour la première fois en 1908, ce dernier précise dans l'introduction que les observations qu'il relate ont été effectuées à l'été 1902 puis à l'été

1905. Plusieurs articles de la *Revue Biblique*, publiée par l'École biblique et archéologique de Jérusalem, ont été basés sur ces observations.

38. L'appellation *Ğébal* (ou *Jabal*) est utilisée ici pour qualifier les territoires allant du Wādī 'Araba à Karak et Ma'ān.

39. Au sein de l'administration ottomane, le *qā'immaqām* était le gouverneur du district.

40. JAUSSEN, 1948, p. 10.

41. Soulignons que la plupart des voyageurs qualifient de bédouins l'ensemble des populations observées, faisant l'amalgame entre bédouins et populations villageoises.

42. WALLIN, 2004, p. 64.

43. BOCCO, 1996, p. 80.

44. Si la vie sociale des oasis peut varier de manière conséquente d'un espace à un autre, plusieurs caractéristiques communes peuvent être établies. Les enjeux de l'accès aux richesses hydrauliques et à la culture sont centraux au sein de la hiérarchie sociale locale. Les mobilités, notamment caravanières, marquent également la temporalité et la vie économique de l'oasis, qui s'inscrit au sein d'itinéraires régionaux, commerciaux et religieux. Voir AL-RASHEED, 1991.

45. Compensation en habits, blé et orge demandée par l'*akh* (frère), représentant d'une tribu bédouine, aux tribus villageoises.

46. WALLIN, 2004, p. 64.

47. BOCCO, 1996, p. 80-81.

48. Centre des archives et des manuscrits (CADUJ), Registre du tribunal musulman de la ville de Ma'ān, 1921–1923, Université de Jordanie, Amman. Si la période à laquelle les plaintes sont portées devant le tribunal suit la chute de l'Empire ottoman, plusieurs éléments permettent de penser que les mobilités décrites relevaient de dynamiques antérieures. Rappelons que l'activité des tribunaux religieux se trouve réduite pendant la Première Guerre mondiale, d'où la difficulté pour les femmes de présenter aux juges leurs revendications. Par ailleurs, étant donné les modalités et les temporalités de voyage à cette époque, on peut supposer que le départ de certains maris remontait à plusieurs mois voire quelques années.

49. *Ibid.*, notice du 10 Rabī' al-Awwal 1342 (21 octobre 1923).

50. *Ibid.*, notice du 17 Sha'bān 1338 (6 mai 1920).

51. Le terme de « Shamiyyât » peut ici également être utilisé pour faire allusion à la citadinité et à la ville de Damas. Entretien avec le *shaykh* de la tribu des Khaṭṭāb, 7 juillet 2010, Ma'ān.

52. DURLEY, 1920, p. 160-161.

53. Entretien avec Jibrīl Abū Darwīsh, 21 juin 2010, Ma'ān.

54. Le terme de *muḥtasib* sert à qualifier le magistrat chargé de faire respecter la *ḥisba* et de réguler la vie urbaine à l'époque médiévale mais également au sein des interprétations littéralistes de divers courants islamistes (SOURDEL & SOURDEL, 2004, p. 349-350). Il est difficile d'établir un lien entre la figure du fonctionnaire ottoman et cette charge, d'autant que l'une des grandes familles d'Hébron porte le nom de Muḥtasib.

55. Un grand nombre des fonctionnaires ottomans nommés dans le sud du *Bilād al-Shām* venaient de Palestine ou de Syrie.

56. Archives privées de Shāhir al-Muḥtasib, Ma'ān.

57. Başbakanlik Devlet Arşivleri (BOA), BEO, 1017/76235, 7 mai 1897 ; BOA, BEO, 1004/75288, 9 septembre 1897 ; BOA, BEO, 1017/76235, 4 octobre 1897.

58. BURCKHARDT, 2006 [1822], p. 236.

59. BOA, Y. MTV, 89/130, 28 janvier 1894.

60. Selim Deringil a montré qu'à cette époque l'Occident représentait la modernité pour de nombreux représentants de l'Empire ottoman qui se considéraient comme investis d'une mission civilisatrice, en particulier dans ses provinces arabes, dont les fonctionnaires décrivaient la barbarie et la sauvagerie. DERINGIL, 2003.

61. VINCENT, 1898, p. 429.

62. L'emploi de cette dénomination biblique sert ici à qualifier les territoires situés à l'est de la mer Morte et s'étendant approximativement du sud de Amman au sud de Karak (entre le Wādī Mujīb et le Wādī al-Ḥasā).

63. JAUSSEN,1948, p. 125.

64. Les récits de pèlerins musulmans décrivant les différentes étapes de leur parcours jusqu'à La Mecque constituent une source relativement classique. Peu d'entre eux mentionnent cependant la ville de Ma'ān et ses environs qui n'étaient pas une étape pour tous les itinéraires. CHANTRE, 2008, p. 55.

65. Le projet initial visait à relier Damas à La Mecque mais il ne fut jamais concrétisé. La ligne s'arrêta à Médine qu'elle atteignit le 1er septembre 1908.

66. EZZERELLI, 2005, p.167-191.

67. Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, D.C. 20540 USA, matpc 09357 http://hdl.loc.gov/loc.pnp/matpc.09357.

68. Somme d'argent versée aux principales tribus bédouines en contrepartie de la défense de la route du pèlerinage et de la caravane.

69. FISCHBACH, p. 48.

70. AL-TARAWNEH, 1993, p. 12-13.

71. GURULKAN K. *et al.*, 2013, p. 62.

72. *Ibid.*, p. 52.

73. LAWRENCE, 2015, p. 212.

74. À partir de l'appel à la Révolte arabe lancé par le chérif Ḥusayn de La Mecque le 10 juin 1916, les troupes insurgées ont d'abord rencontré un certain succès puisqu'elles réussirent à contrôler La Mecque et quelques ports du littoral. La contre-offensive ottomane fut cependant virulente à partir de Médine, terminus de la voie de chemin de fer du Hedjaz. Le début de l'année 1917 constitue un tournant du conflit puisque l'offensive vers le nord, dirigée par Fayṣal, obligea les Ottomans à disperser leurs attaques. Dès lors, une partie des troupes de la Révolte maintint un blocus autour de Médine, pendant que l'autre remontait vers le nord, notamment à partir de la prise de 'Aqaba. Les initiatives des armées dirigées par Fayṣal se concentrèrent sur les moyens de communications employés par les Ottomans, en particulier le chemin de fer du Hedjaz (LAURENS, 2002, p. 149-150).

75. LAWRENCE, 2015, p. 212.

76. BRÉMOND, 1931, p. 267.

77. Entretiens effectués à Ma'ân en 2010 et consultation des archives photographiques de descendants de ces réfugiées, dont des membres de la tribu des Abû Darwish.

78. KÉVORKIAN, TACHJIAN & PABOUDJIAN, 2003.

79. BRÉMOND, 1931, p. 268.

80. *Ibid.*, p. 278.

81. *Ibid.*, p. 284.

82. National archives, Kew Garden, CO 537/860, lettre du général A. C. Dawray, responsable des opérations au Hedjaz au responsable du General Staff, G.S/92, feuillet 6, 12 février 1918.

83. BRÉMOND, 1931, p. 267.

84. ROGAN, 2015, p. 367.

85. ROGAN, 1999, p. 218-219.

86. LAURENS, 1999, p. 23.

87. 'ALĪ, 2004, p. 71.

88. *Ibid.*

89. Informations tirées d'entretiens effectués avec les *shaykh*-s des principales tribus de Ma'ān, notamment les Karāshīn et les Khaṭṭāb, en juin et juillet 2010.

RÉSUMÉS

Au début du XXe siècle, Ma‘ān était un important carrefour commercial, situé sur la route du pèlerinage syrien vers La Mecque. Cette ville à la frontière du désert et du Hedjaz était une interface des mobilités régionales, qui s'intensifièrent avec la construction du chemin de fer du Hedjaz en 1904. Ceci se traduisait dans son organisation sociale, proche de celle des oasis de la péninsule Arabique. Durant la Première Guerre mondiale, la situation de carrefour de Ma‘ān en fit un bastion de première importance pour les armées ottomanes. Elle est demeurée jusqu'à la fin du conflit un nœud central permettant aux Ottomans de contrôler les circulations régionales et de contrer l'avancée des troupes britanniques et celles de la Révolte arabe.

At the turn of the 20th century, Ma‘ān was still a major commercial crossroads located on the pilgrimage trail (from Syria) to Mecca. This town on the edge of the desert and the Hedjaz was a center of regional mobility which increased when the Hedjaz railroad was built in 1904. This is reflected in the social organization of the town, similar to that of the oases of the Arabian Peninsula. During World War I, Ma‘ān's location made it a stronghold of great importance for the Ottoman army. Until the end of the conflict the city remained a central node allowing the Ottomans to control regional circulations and to counter the advance of British troops and of the Arab Revolt.

INDEX

Mots-clés : carrefour, pèlerinage, commerce, entre-deux, bastion stratégique, Première Guerre mondiale, Ma‘ān
Keywords : crossroads, pilgrimage, trade, in-between, strategic stronghold, World War I, Ma‘ān

AUTEUR

NORIG NEVEU

Institut Français du Proche-Orient (IFPO)